





Рисунок 2. Распределение судов перспективной потребности в разрезе типов по годам сдачи



та и, как следствие, увеличенная нагрузка на отечественные судоремонтные предприятия;

- нарушение логистических цепочек поставки импортного судового комплектующего оборудования (СКО), установленного на новых гражданских судах;
- приоритетность выполнения государственного оборонного заказа, который занимает существенную долю в производственной программе загрузки крупнейших судоремонтных предприятий северных и дальневосточных регионов;
- высокий уровень износа основных производственных фондов судоремонтных предприятий, формирующий у предприятий потребность в проведении их реконструкции и обновления, а также строительстве новых доковых мощностей, в том числе с привлечением бюджетных средств.

Стоит отметить, что до февраля 2022 года на российских предприятиях ремонтировалось не более 30 % от-

ечественных транспортных и не более 15 % рыболовных судов от общего объема находящихся в эксплуатации гражданских судов. Отечественные судовладельцы предпочитали ремонтировать суда в Прибалтике, Норвегии, Польше, Германии, Румынии, Болгарии, а также в странах Азиатско-Тихоокеанского региона.

Для выполнения поставленной задачи требуется проведение масштабных мероприятий по обновлению существующих и созданию новых судоремонтных мощностей в северных и дальневосточных регионах, в том числе за счет создания судоремонтных кластеров для приоритетного обеспечения потребности в ремонте гражданских судов.

С целью развития научно-технологического потенциала в отрасли продолжается выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, позволяющих создавать высокотехнологичные и уникальные

проекты судов, новые образцы оборудования, а также обеспечивать развитие технологий производства на отечественных предприятиях. На сегодняшний день уже достигнуты конкретные результаты, это, прежде всего, ОКРы в обеспечение создания ледокола «Лидер» (включая разработку его проекта) и освоение производства высокопрочных хладостойких сталей для судов ледового плавания, выполненные в рамках государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений».

Помимо этого, в 2024 году начато выполнение опытно-конструкторской работы по обоснованию облика танкера-газовоза с учетом вариативности критического оборудования и разработке документации эскизного проекта танкера-газовоза высокого ледового класса для перевозки сжиженного природного газа по Северному морскому пути.

Также в 2024 году начата работа по исследованию и обоснованию создания инженерингового центра по производству судовых среднеоборотных и малооборотных двигателей мощностью более 8 МВт. В целях строительства производственных площадок для создания двигателей проектом закона о бюджете уже предусмотрено финансирование в 2027 году.

Для снижения импортозависимости по критическим позициям судового оборудования продолжается субсидирование разработки, производства и внедрения критического СКО.

В целом, сегодня свыше 30 отечественных предприятий участвуют в создании 87 видов комплектующих для различных типов судов. По результатам выполнения данных работ на отечественном рынке будет доступно новое конкурентоспособное судовое комплектующее оборудование, применение которого возможно, в том числе, на судах ледового класса, эксплуатируемых на Северном морском пути.

Данная мера является крайне востребованной, в связи с чем Минпромторг России в рамках проекта закона о бюджете предусмотрено выделение средств в период 2025-2027 годов на осуществление данного механизма поддержки.

В рамках нового федерального проекта «Производство судов и судового оборудования», входящего в состав национального проекта «Промышленное обеспечение транспортной мобильности», применяется комплекс мер поддержки, в том числе для реализации программы строительства судов для Российской Арктики.

Федеральным проектом предусмотрены: финансирование выполнения НИОКР, создание судового комплектующего оборудования, субсидирование строительства крупнотоннажных судов, а также применение новых мер, направленных на развитие действующих производственных мощностей и создание производства отечественных судовых двигателей.

Непосредственное финансирование строительства ледокольного флота в обеспечение грузоперевозок по СМП осуществляется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие атомного энергопромышленного комплекса».

В части мер, стимулирующих непосредственное строительство крупнотоннажных судов для СМП, Минпромторг России осуществляется предоставление субсидий российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством крупнотон-



ния субсидий № 22-04200-00295-1 (далее – Постановление Правительства Российской Федерации от 04.12.2019 № 1584). В рамках данной меры предоставляются субсидии на строительство судов-газовозов на ООО «ССК «Звезда».

Таким образом, СМП имеет важнейшее значение в текущей геополитической обстановке, а для увеличения его пропускной способности и наиболее эффективного использования необходимо создать круглогодичную арктическую транспортную систему, основу которой должны составлять современные средне- и крупнотоннажные суда ледового класса, с необходимым ледокольным и аварийно-спасательным обеспечением, а также сервисной и судоремонтной базой.

Вместе с тем, на данный момент список верфей, готовых разместить на своих мощностях современные морские танкеры или сухогрузы ледового класса необходимых типоразмеров, весьма ограничен. В частности, суда



Атомный ледокол проекта 10510 «ЛИДЕР»

длиной более 200 метров сегодня могут строить только 4 судостроительных завода, в свою очередь, фактически все законтрактованные на сегодня грузовые суда размещены на одной верфи – ССК «Звезда» в Приморском крае.

В настоящее время Минпромторг России продолжает работу по формированию необходимых условий в отрасли в целях обеспечения строительства гражданских судов, в том числе для перевозок в акватории Северного морского пути. Конечный результат этой работы во многом зависит от инициативы, исходящей как со стороны заказчиков судов и морской техники, так и со стороны предприятий промышленности.